

## VRAGEN

door de leden van de raad gesteld overeenkomstig artikel 38 van het Reglement van Orde voor de vergaderingen van de raad van de gemeente Groningen.

2008 – Nr. 84.

VRAGEN van GroenLinks van de heer J.P.T. Klijnsma en van Student en Stad van de heer S. Antuma betreffende parkeernormen bij sociale woningbouw door woningbouwcorporaties en studenteneenheden.  
(Binnengekomen: 25 november 2008.)

Het college beantwoordt de vragen als volgt:

Groningen, 6 januari 2009.

Voorafgaand aan de beantwoording van de vragen geven we de volgende toelichting.

### *Achtergrond parkeernormen.*

Wij zetten in op een adequate parkeersituatie bij een bouwplan en de directe omgeving ervan. Dit betekent dat in principe een bouwproject niet mag leiden tot parkeerproblemen in de directe omgeving. Daarbij speelt het gemak van het vinden van een parkeerplaats een beperkte rol. De belangrijkste grondslag zit voor ons in het beschermen van de kwaliteit van de openbare ruimte zodat er geen auto's geparkeerd staan in het gras, op trottoirs, op boomwortels e.d. Dit leidt tot situaties die het aanzicht van een gebied schaden maar ook soms tot knelpunten in de bereikbaarheid voor hulpdiensten. In geval van parkeerproblemen wordt de gemeente later aangesproken om oplossingen te bieden door bijvoorbeeld het instellen van een parkeerregime of het uitbreiden van de parkeerplaatsen, veelal ten koste van andere ruimtelijke functionaliteiten. Er zijn ook situaties waarbij nadien eigenlijk geen goede oplossing voor parkeerknelpunten meer mogelijk zijn.

Bouwplannen bieden ons een ideale kans om de parkeersituatie ten voordele te beïnvloeden. Wij hanteren daarvoor parkeernormen. Parkeernormen vloeien voort uit de gemeentelijke bouwverordening. Bij bouwplannen vindt daarom een toetsing plaats of de parkeercapaciteit aansluit op de parkeerbehoefte. De parkeernorm moet daarbij gezien worden als de basis voor het berekenen van het aantal gewenste parkeerplaatsen. De behoefte aan parkeren wordt zo in beeld gebracht. Faciliteert een plan deze behoefte dan is op dit punt de bouwvergunning snel verleend.

### *Vrijstelling.*

Wij zijn ons ervan bewust dat er diverse redenen zijn om uiteindelijk de parkeerbehoefte niet in het plan zelf te faciliteren. Wanneer binnen een bouwplan de capaciteit aantoonbaar moeizaam te realiseren blijkt en er parkeerruimte te over is in de omgeving, willen wij uiteraard de aanvrager niet in een onredelijke situatie plaatsen. En is er geen ruimte in de omgeving of anderszins dan geldt uiteindelijk een hardheidsclausule waarop het aan ons is om een maatschappelijke afweging te maken tussen het belang van het bouwproject versus het ontstaan van een parkeerprobleem.

Onze lokale parkeernormennota biedt hiervoor een transparante en eenduidige werkwijze.

*Parkeernormennota.*

Voor 18 oktober 2006 vond toetsing op parkeernormen plaats op basis van de landelijke richtlijnen zoals in het ASVV opgenomen. Deze zijn voorzien van een minimum en maximum en bovendien gaan ze niet altijd 1 op 1 op in de Groningse situatie. Dat veroorzaakte destijds regelmatig onduidelijkheid, interpretatieverschillen en daarmee rechtsongelijkheid bij de beoordeling van bouwaanvragen. Onze onderbouwing in verweerschriften tijdens beroep- en bezwaarprocedures was regelmatig te zwak. In de eerste parkeernormennota van oktober 2006 is afscheid genomen van het systeem met bandbreedtes uit het ASVV en is bovenal een eenduidige procedure beschreven op welke wijze wij eventueel toch afwijken van de parkeernormen. In april 2008 is de nota geactualiseerd maar op hoofdlijnen overeenkomstig die van oktober 2006. Hiermee is ons beleid ten aanzien van parkeernormen eenduidig geworden en dat komt de rechtsgelijkheid en transparantie voor aanvragers van bouwvergunningen ten goede. In het verleden werd er vanwege het ontbreken van een duidelijke lijn ten aanzien van de toepassing van parkeernormen te gemakkelijk en onzichtbaar concessies gedaan richting het bieden van voldoende parkeergelegenheid. De parkeernormennota garandeert een serieuze afweging en maakt de dilemma's rond bouwen en parkeren inzichtelijk.

Op grond van deze toelichting beantwoorden we de vragen als volgt.

**Antwoord 1.**

Wij zijn op de hoogte van het feit dat bij een aantal parkeerkelders van nieuwbouwprojecten sprake is van leegstand. Het exacte percentage is ons niet bekend. Tegelijkertijd ontvangen wij met enige regelmaat klachten wat betreft parkeren. Van alle binnengekomen, stadsbrede en telefonische verkeersklachten uit 2008 heeft bijvoorbeeld 6% alleen al betrekking op de parkeerdruk en aanverwante overlast in de Korrewegwijk. Tevens ontvangen wij regelmatig klachten over parkeeroverlast uit de Hoornse Meer, Oosterparkwijk en andere buurten met veel sociale huurwoningen. Er kan niet zonder meer gesteld worden dat leegstand in een parkeerkelder betekent dat er geen parkeerprobleem in de wijk zelf is. De uitdaging ligt er in om de komende jaren parkeerproblemen terug te dringen en daarmee de bezetting van deze parkeerkelders hoger te krijgen.

**Antwoord 2.**

Wij delen uw mening dat het stellen van eisen aan woningbouw waaronder sociale woningbouw kostenverhogend werkt en daardoor van invloed is op de exploitatie en daarmee soms op de haalbaarheid van een bouwproject. Dat geldt dus ook voor parkeernormen. Maar zoals in het de toelichting beschreven zijn de parkeernormen een grondslag voor het bieden van voldoende parkeerplaatsen en bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit van gebieden. Dit laatste kan overigens ook gestimuleerd worden door sturen met parkeertarieven op straat.

**Antwoord 3.**

Wij delen uw zorg. Daarom zetten we met de procedure in de parkeernormennota ook geen slot op alle ontwikkelingen die niet voldoen aan de parkeernorm. In het Lokaal Akkoord is aangegeven dat tussen corporaties en gemeente nadere afspraken worden

gemaakt aangaande parkeren. Wij hebben in 2007 met de corporaties deze afspraken uitgewerkt die uiteindelijk hun beslag hebben gekregen in een brief aan de raad van 8 februari 2008. Hierin wordt onder andere beschreven dat wij vroegtijdig met de corporaties (vroeg in het planvormingsproces) overleggen over de toepassing van parkeernormen, dat de oude situatie op straat betrokken mag worden in de berekening van de norm en dat eventuele toekomstige bouwprojecten, in de directe omgeving, met meer potentieel om te parkeren bij de parkeernormen mogen worden betrokken. Met de parkeernormennota en deze set van afspraken bieden wij de corporaties naar onze mening voldoende handvatten om op een goede en verantwoorde wijze om te gaan met parkeernormen. Wij blijven daarentegen wel nastreven dat het maximale moet zijn ondernomen om potentiële parkeerproblemen te voorkomen. In het kader van de integrale beleidsnota parkeren zoals wij die nu opstellen, overwegen wij een uitbreiding van het betaald parkeergebied. Op die manier wordt de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte in wijken verhoogd.

**Antwoord 4.**

De huidige parkeernormennota en de aparte afspraken met de corporaties bieden een procedure om op een transparante en rechtvaardige wijze vrijstellingen te verlenen. De mogelijkheden om de woningbouwproductie op peil te houden zijn dus aanwezig en maken dat wij vooralsnog geen reden hebben om de parkeernorm voor sociale woningbouw te verlagen. Werkendenweg wordt duidelijk of de parkeernormennota in de praktijk op alle vlakken voldoet. Daarom hebben wij in die nota afgesproken met enige regelmaat de werking ervan te evalueren en zonodig bij te stellen. We hebben destijds gekozen voor een kleine set aan woningen en sociaal economische categorieën woningen met specifiek een eigen parkeernorm. Dit is om de nota begrijpelijk te houden en interpretatieverschillen tussen categorieën te voorkomen. Vooral op dit punt menen wij dat een evaluatie op zijn plaats is. Het gemaakte punt van GroenLinks en Student&Stad kunnen wij hierin meenemen. In de loop van 2009 laten wij door een extern bureau op het punt van de hoogte van de parkeernormen advies uitbrengen, waarbij de parkeernorm voor studentenhuisvesting ook nauwkeurig onderzocht zal worden.